Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7663**

14. Wahlperiode 27. 11. 2001

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Peter Rauen, Günter Nooke, Dietrich Austermann, Renate Blank, Hansjürgen Doss, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Hans-Peter Repnik, Matthias Wissmann, Dagmar Wöhrl und der Fraktion der CDU/CSU

zu der dritten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 2002 – Drucksache 14/6800 Anlage, 14/7312, 14/7321, 14/7322, 14/7323, 14/7537 –

hier: Einzelplan 12 Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Der Bundestag wolle beschließen:

Eine wesentliche Voraussetzung für die weltweit führende Produktivität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Standortes Deutschland ist seine qualitativ hochwertige und gut ausgebaute Infrastruktur. Hierzu gehört eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.

Die traditionell hohe Leistungsfähigkeit und Qualität der Verkehrsinfrastruktur in unserem Land ist inzwischen durch einen von der rot-grünen Bundesregierung verursachten Investitionsstau gefährdet. Gegenüber der Bundesverkehrswegeplanung sind Ausbau und Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland inzwischen weit zurückgefallen. Hier besteht bereits eine Lücke von gut 35 Mrd. DM allein für die Finanzierung baureifer Fernstraßenprojekte des Bundes.

Dieser Investitionsstau schadet uns volkswirtschaftlich auf Dauer und kann mit Haushaltsmitteln allein kurzfristig kaum mehr abgebaut werden.

Durch den schleichenden Rückgang der Qualität der Verkehrsinfrastruktur droht Deutschland auch insgesamt im internationalen Standortwettbewerb weiter zurückzufallen. Die bestehende Investitionslücke führt zu einer geringeren Lohnproduktivität hierzulande und beeinträchtigt das wirtschaftliche Wachstum und die Beschäftigung.

Dies kann sich Deutschland nicht länger leisten. Bereits jetzt ist unser Land nach dem neuen Sachverständigenratsgutachten 2001/2002 im Hinblick auf Wirtschaftswachstum sowie Rückführung der Arbeitslosigkeit absolutes Schlusslicht unter allen Staaten der Europäischen Union.

Besonders gravierend ist die Situation in strukturschwachen Regionen sowie den neuen Bundesländern. Der unvollendete und schleppende Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist dort ein zentrales Hindernis für einen nachhaltigen selbsttragenden wirtschaftlichen Aufschwung.

Die Lücke in der gesamten Infrastruktur wird von einigen führenden Wirtschaftsinstituten alleine in den neuen Ländern gegenwärtig auf etwa 300 Mrd. DM geschätzt. Dadurch mit verursacht beträgt die Lohnproduktivitätslücke der neuen Länder gegenüber Westdeutschland noch immer gut 30 %. Infolgedessen sind viele Produktionsstätten und Investitionsvorhaben in Ostdeutschland im internationalen Vergleich zu teuer und deshalb nicht wettbewerbs- und tragfähig.

Vergleichbar gilt dies alles für strukturschwächere Regionen in den alten Bundesländern.

Aber in der gesamten Bundesrepublik Deutschland muss die Verkehrsinfrastruktur flächendeckend immer wieder auf den neuesten Stand gebracht und gehalten werden.

Es müssen deshalb über die kommenden Jahre hinweg verstärkte Anstrengungen zu Umschichtungen zugunsten von Investitionen in Infrastrukturvorhaben unternommen werden. Für den Bundeshaushalt 2002 hat die Fraktion der CDU/CSU entsprechende Anträge eingebracht. Bereitgestellte Investitionsmittel sind zu verausgaben, beschlossene Investitionen zügig umzusetzen.

Aber diese Anstrengungen alleine werden in Zukunft nicht ausreichen. Das zusätzlich erforderliche Gesamtvolumen zugunsten von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur hat die Fraktion der CDU/CSU in ihrer 10-Jahre-Mobilitätsoffensive „Schluss mit dem Stau in Deutschland vom Juni 2001“ wie folgt beziffert:

- 35 Mrd. DM zusätzlich für den Straßenverkehr,
  hierzu gehört u. a. der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau der stark befahrenen Bundesautobahnen,
- 20 Mrd. DM zusätzlich für den Schienenverkehr,
  hierzu gehören der Ausbau der transeuropäischen Netze, die Verlagerung von immer mehr Güterverkehr auf die Schiene und der Einsatz moderner Verkehrsleit- und Signaltechnik zur Erhöhung der Sicherheit und der Kapazität des Schienenverkehrs,
- 3 Mrd. DM zusätzlich für Wasserstraßen,
  u. a. für die Herstellung von Ost-West-Verbindungen im Wasserstraßennetz und zum Ausbau der Binnenhäfen für den wachsenden Containerverkehr,
- 2 Mrd. DM zusätzlich für die Flughafen-Anbindungen sowie
- 5 Mrd. DM zusätzlich für Städtebauförderung, Stadtsanierung und Wohnumfeldverbesserung.

Deshalb ist zusätzlich zu einer zügigen Umsetzung und erheblichen Umschichtungen zugunsten von mehr Investitionen in kommenden Haushalten sowie einer besseren Wirtschaftspolitik und -entwicklung auch eine deutliche Ausweitung der privaten Finanzierung von Infrastruktur notwendig. Je schneller Investitionen getätigt werden, desto preiswerter sind sie.

In Deutschland müssen wir bereit sein, von erfolgreichen Modellen der umfassenden Einbindung privaten Kapitals bei Infrastrukturprojekten auch im Ausland zu lernen. Zudem kann auf Erfahrungen aus mehreren Pilotprojekten in Deutschland aufgebaut werden.

Unser Land braucht den Aufbruch zugunsten von privaten Finanzierungsmodellen, allerdings ohne die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur sozial unverträglich mehr zu belasten.

Hier sind insbesondere folgende Wege gangbar, die künftig stärker als bisher bei geeigneten Vorhaben zur Anwendung kommen müssen:

- die private Vorfinanzierung (Konzessionsmodelle),
  auf dieser Basis werden bereits jetzt infolge von Entscheidungen der früheren CDU/CSU/FDP-Bundesregierung Bundesfernstraßenmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rund 8 Mrd. DM, davon sechs Bundesautobahnprojekte, vorfinanziert. Die gesamten Refinanzierungskosten, Bau- und Kapitalkosten, für diese Ratenkaufmodelle trägt der Bundesfernstraßenhaushalt. Dies ist sinnvoll, wenn der durch die Infrastrukturmaßnahme konkrete volkswirtschaftliche Nutzen, auch in Form erhöhten volkswirtschaftlichen Wachstums, höherer künftiger Steuereinnahmen und einer erhöhten Lohnproduktivität, die Belastung der Staatshaushalts überwiegt, die durch die Refinanzierungspflicht entsteht; zudem fällt ein erheblicher Teil der Refinanzierungskosten für den Staat erst dann (nach der Planungs- und Bauphase) an, wenn der konkrete volkswirtschaftliche Nutzen der Infrastrukturmaßnahme bereits eingetreten ist;

  die Bundesregierung wird aufgefordert, im Haushalt 2002 derartige Konzessionsmodelle in einem Volumen von 1,5 Mrd. DM neu zu entscheiden, um dazu beizutragen, den erheblichen Rückstau in der Verkehrsinfrastruktur schneller abzubauen und Baurechte vor dem Verfall zu bewahren,
- privat finanzierte Betreibermodelle,
  solche Mautmodelle sind derzeit aufgrund europäischer Rahmenbedingungen für Tunnel, Brücken, Gebirgspässe auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie für mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr möglich;
- die Mitfinanzierung,
  neben einer Mitfinanzierung durch Länder in den zulässigen Fällen, also z. B. in dem Fall dass durch Bundesautobahnen Ausbauvorhaben im nachgeordneten Straßennetz entfallen können, besteht auch die Möglichkeit zur Mitfinanzierung mit nichtöffentlichen Mitteln, wie gegenwärtig schon bei der A31 (Emsland) praktiziert.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf,

im Rahmen einer zukunftsorientierten Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und unter Zugrundelegung der Lösungskonzepte der Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ auch die notwendigen Weichenstellungen zugunsten der Einbindung privaten Kapitals in erheblichem Umfang in den qualitativen Ausbau der Infrastruktur umgehend einzuleiten.

Berlin, den 27. November 2001

Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Peter Rauen
Günter Nooke
Dietrich Austermann
Renate Blank
Hansjürgen Doss
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Hans-Peter Repnik
Matthias Wissmann
Dagmar Wöhrl
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333